

## 新闻追踪

泗泾镇道路污水井逢雨外溢报道追踪  
外溢污水已清理 多项措施正落实

本报讯(记者 张立 见习记者 戴冉) 派专人清理污水井和周边道路,并持续做好道路排污维保工作,全面摸排全镇雨天道路积水和小区排污情况。上周,松江区融媒体中心对“泗泾有四处道路污水井逢雨就外溢”一事进行报道后,泗泾镇立即采取措施,并表示将逐步采取优化升级污水中转站、引导调控小区错峰排污等措施,彻底解决污水外溢问题。

此前报道中提到,在泗泾镇金地自在城二期小区西门外的刘五公路以及另外三条道路,共有四处污水井每逢下雨就不断冒出污水,并散发出刺鼻的恶臭味。10月18日下午,记者来到刘五公路,只见雨天外溢的污水井已经被清理干净。“这两天情况好多了,比以前干净不少。”金地自在城小区保安感叹道,虽然风吹过还会有若有若无的臭味,但现场已不见先前四溢的纸屑、污水等脏物。在冒污的窨井四周,记者还清晰地看到人工冲刷的痕迹。小区居民王先生表示,在上周的一场大雨后,有关部门便及时派专人前来处理,不但在污水井周边设置了防坠装置,还及时冲刷了路面。“比起以往雨后道路脏乱无法通行的状况,如今已好多了。”王先生说。

在距离污水井不远的道路上,记者还看到一辆标注“下水道疏通清洗”

字样的车辆停泊在一侧,四名道路养护工人已经结束作业。“我们主要负责处理整片区域的道路积水和日常巡查,只要有污水外溢,就会立即用水管把脏污冲掉。”一名工人说道。

随后,记者又查看了其他三处有类似问题的污水井,发现外溢的污水都已清理,附近也有专人巡查。对于这样的做法,周边居民普遍表示认可。

泗泾镇河长制工作办公室副主任陈峰告诉记者,看到报道后,镇里立即召开了有多部门参加的紧急协调会议,除了做好及时的补救措施外,下一步还将整体排查全镇的道路积水和排污情况。他说:“只有掌握全镇的情况后,我们才能全面做好市政雨污水管网的疏通和养护工作。我们将在行业部门的指导下,待污水到达行业规定的数值后,就采取措施将污水及时排出,做好液位优化调整。同时,将加强中转站水泵的污水处理能力。”据介绍,镇河长办还将协同外溢污水井周边小区做好雨天错峰排水工作,避免部分地势低洼的道路污水倒灌。

陈峰表示,除了以上措施外,要想彻底解决污水外溢问题,还是要提升污水处理厂的污水处理能力。“下一步,我们将通过污水处理厂三期的建设,从源头上解决排污难的问题,让居民在雨天也能舒心出行”。

## 呼声建议

## 征占用林地审批意识淡薄、管护防护设施规划建设滞后,区政协委员建议:

## 加强林地管护助力乡村振兴

松江区林业资源丰富,是全市唯一一个有山林的地区,具有“九峰十二山”等自然林景。“十三五”末,全区林地面积达19.24万亩,森林覆盖率达18.57%,位列全市第二。

在调研过程中,区政协委员徐忠瑞发现,想要对标具有独立功能的长三角综合性节点城市和生态宜居之城的建设目标、乡村振兴的发展目标、人民对美好生活向往的目标,松江在林地管护方面仍有一些问题亟待解决。

一是征占用林地的审批意识淡薄,导致一些项目建设存在未批先占、少批多占的问题,占用了公益林地等林地资源;二是管护防护设施的规划建设滞后,布局也不够合理,现有森林防火等设施设备及材料明显不足;三是林地整体管护质量不高,尽管存在部分管护较好的林地,但整体来看,水平参差不齐;四是现有林地功能较为单一,目前松江很多林地属于封闭式,市民无法进入林地休闲娱乐,极大地影响了市民满意度和获得感。

徐忠瑞委员指出,林地是实施乡村振兴的重要组成部分,林地管护水平直接关系到林地的质量和品质,直接关系到乡村振兴的高质量发展,直接关系到生态文明建设水平。为深入践行“人民城市人民建、人民城市为人民”的发展理念,贯彻“山水林田湖草是生命共同体”思想,以打造“上海森林城市”“生态松江”为目标,秉持生态惠民、努力构建“林城相拥”的城市森林体系,破解林业管护难题,徐忠瑞委员具体提出如下建议:

第一,要规范审批流程,实现占补平衡。各街镇、部门在项目建设过程中,要兼顾建设占用和林地保有。林业管理部门要进一步规范审核流程,加强林政执法力度,对于不符合用地条件的项目坚决不予审批。对已批准使用的林地,要定期

组织现场跟踪监督检查,严格按照许可确定的地点、面积、范围、用途和期限核实具体使用情况。

第二,要科学规划布局,配齐管护设施。有关部门需依托全市林地总体规划等政策文件,结合松江区实际情况,科学布局管护设施及用房。根据林地的面积、交通和地形等因素,合理配备病虫害防治、森林消防等管护设施用房,推动林业日常管护作业机械化、标准化发展。针对现有设施用房,要排摸掌握建成时间、危旧程度、驻站人员、建设审批等基本情况,确保程序合法、运行正常。

第三,要加强人财保障,项目化提升质量。一方面要增加管护经费,参照金山、青浦、奉贤等区的林地(生态公益林)管护经费标准(金山、青浦为1000元/亩,奉贤为700元/亩),合理调整本区标准,建议增加至800—1000元/亩。与此同时,还要加强队伍培训,提高基层林业人员业务素质,探索市场化管护模式,打造专业化管护队伍。在加强财政、人力保障的基础上,推进一系列保育型林地工程,项目化提升林地管护质量。

第四,要坚持服务理念,拓展林地功能。以“生态惠民”为导向,充分满足市民休闲游憩需求,突出林地的人文价值,强化林地的“可进入、可体验”属性,拓展林地复合功能。要注重开发林地的景观游憩功能,重视“生态涵养保育”和“观赏游憩服务”功能的复合叠加。重点打造洞泾百花港、泖港黄桥村、石湖荡镇东夏村等一批市级、区级重点开放休闲林地,逐步实现“一镇一保”。在有条件的林地区域,配备相关设施设备,为市民提供良好的健身、休憩、游玩场所,逐步满足市民郊野生态游憩需求。

(见习记者桂可欣整理)

公交电子站牌预报到站与实际到站时间不符? 记者体验多条线路发现  
多数公交到站准点 特殊时段确有误差

## 媒体监督

□记者 张立 周雨余  
见习记者 桂可欣 戴冉

公交智能电子站牌的建设无疑给市民日常出行提供了不小的便利,然而,电子站牌到站预报不准时却让人倍感困扰。近日,市民李先生向“上海松江”客户端“互动-我要爆料”栏目反映,松江33路人民北路中山中路站电子站牌上显示的预计到达时间和实际到达时间常有误差,有时长达近20分钟。

那么,除了上述站外,松江其他公交线路的智能电子站牌情况又如何?记者试乘了松江15条公交线路后发现,大部分线路可以实现准点进站。此外,记者还发现,4分钟以内属市民可接受的误差范围。

## 市民投诉:预报与实际误差20分钟

10月2日的一次公交候车经历让李先生耿耿于怀,他告诉记者,自己于当天7时40分到达人民北路中山中路站,等候33路公交车。当时,电子站牌显示的车辆预计到达时间为8时20分。考虑到要候车长达40分钟,李先生决定先离开一会儿,等车辆快到达时再回站点。“结果到了8点左右,我站在站台对面就看到33路公交车开进站了。”李先生赶紧赶忙才追上了车辆。“预报的时间能差这么多,那我们还能参考电子站牌候车吗?”他疑惑道。

记者从松江公交公司获悉,当天,造成问题的主要原因是GPS信号故障。“经过核实,松江33路该时间段班次的发车时间均正常,但那天李先生乘坐班次始发站的GPS信号发生故障,导致到站预报信息不正确。”松江公交公司相关负责人称,目前已经对全线车辆GPS信号、走字屏等车载设施全面排查,及时维修发现的问题。

## 记者体验:特殊情况存在误差

为此,记者分别在高峰时段、非高峰时段以及雨天、晴天等不同天气的情况下,试乘了松江1路、2路、3路、7路、17路、19路、23路等15条公交线路,了解电子站牌报时的准点情况。

记者于一个工作日的下午非高峰时段来到乐都西路玉树路站。14时25分,一班松江2路准点到站后,电子屏显示预计下一班车辆到达时间为14时46分。14时43分,记者发现,电子屏刷新了一次数据,松江2路预计到站时间调整为14时45分。两分钟后,一班松江2路公



10月9日13时45分,松江7路准时到达菜花泾市场站。

记者 周雨余 摄

交车准时到达。记者观察发现,尽管等候途中显示屏信息会刷新,但前后时差不会太大,且实际到达时间基本与最后一次预报信息一致。采访中,市民王女士表示:“我经常坐2路,基本上每个站点都很准时。”

当天,记者还分别前往乐都路九峰路站、乐都西路站、菜花泾市场站,发现途经这些站点的松江17路、25路、7路和28路均能准时到达,每班车实际到站时间和显示屏最新预报基本吻合。

记者还发现,在高峰时段或雨天时,公交车的准点情况也各不相同。记者在人民北路乐都路乐都西路站、菜花泾市场站,车辆在预报时间前后七八分钟到达。而在人民北路乐都路乐都西路站、人民北路中山中路站的体验情况则显示,松江9路、11路等误差均在一分钟以内。

不过,雨天的高峰时段确实存在时差较大的情况。记者体验期间,最长的一次误差达17分钟。10月11日8时50分,记者来到茸梅路茸平路站,站牌显示,下一班松江7路预计于9时12分到达。但8时55分,松江7路便到站了,提前了17分钟。一旁候车的陈女士告诉记者:“不用看这个屏幕,不准的,按我的经验,10分钟一班。”同样的情况也发生在谷阳北路北翠路站,电子显示屏显示松江3路将于8时57分到达,但8时49分两班松江3路接连到达。

对于电子站牌时而准确时而存在误差的情况,不少居民表示,如果时差在4分钟以内,可以理解和接受,如遇高峰堵车,只要误差不超过10分钟也可以理解。不过在采访中,还是有一部分市民质疑,有些电子站牌显示的到站时间不断更新,即便最后车辆按照最后一次预报时间准时到站,也不具备参考价值。

## 问题剖析:准点率受多重因素影响

松江区交通委相关负责人表示,目前电子站牌预报功能主要基于车载GPS,要给出更为精确的预测,需要加强车载GPS运算和处理能力,建立起相关数据模型。他解释,公交电子站牌报时系统的准点率会受到多重因素的影响。电子站牌的基础数据推送主要依赖班次、路线等站点管理系统的底层数据,以及车载GPS信号和移动数据。不同线路公交车的车载GPS设备优良性存在差异,时段、路况等也会成为影响GPS准确性的因素。

松江公交公司营运部部长张聪补充解释,目前电子站牌并没有在松江实现全覆盖,此外,在实际操作过程中,车辆的人工调度也会影响电子站牌报时数据的准确性,“比如遇到车辆故障时,调度员可能会临时发出一班车而没有及时更新系统,电子站牌自然也无法更新数据”。

基于以上多重因素,区交通委表示,三次以内的到站预报数据刷新均为正常。

## 管理部门:部分线路准点率达92%

据悉,近期,松江区正反复测试多条公交线路的报时情况,结果显示,部分线路报时的准确率可达到92%。区交通委表示,接下来,除了要求技术公司优化数据算法外,还将从站点、设备和管理等方面着手,提高电子站牌报时准点率。

下一阶段,全区将逐步完成电子站牌的全覆盖,及时更新站点管理系统数据,计划在显示屏上增加“等待发车”“停止运行”字样。同时还将适时维保和更新优化车辆的GPS系统,保证其良好运行,稳定传输信号。此外,在做好调度人员管理的基础上,实现公交运输的电子化路单。

## 新理想花园小区停车矛盾如何破解

## ——居民小区停车改革系列报道之二

是一石激起千层浪,原本把车停放在地下车库的王女士告诉记者,一旦自己原先停放车辆的车位被出售,就势必要在地面苦寻车位,“想要在地面有固定车位就一定要排队,我问过,现在排在前面的还有近200辆车”。

## 初衷:盘活闲置车位拿出两套方案

车位停车方案改革势在必行,新理想花园居民区党支部书记高建勤告诉记者,在“三驾马车”协商后,小区决定重新修订停车管理办法。“小区物业排摸过,目前地面车位有1132个,地下车位429个,实际停车需求有1700多辆。”高建勤说。

高建勤表示,如果单从数据看,小区车位始终都是供不应求的状态,可实际情况并非如此。在几个晚上的排摸后,他发现,每晚在路边随意停放的车辆约120辆,夜晚空余固定车位约180个。有些业主租了车位,但车位离家比较远就不去停了。如果将这些固定车位改为共享车位,或可缓解小区的停车难题。

“考虑到很多业主习惯了固定车位,所以我们小区推出了两套停车管理方案,交给全体业主表决。”高建勤透露,今年8月底,两套方案出炉,方案一为“一户一固定”,即按照先到先得的原则,一户人家最多只能申请一个固定车位;方案二则是将小区所有地面车位都实行共享。

## 矛盾:新规出台,居民意见难统一

对于小区推出的两套停车方案,已经拥有地面固定车位的业主和没有固定车位的业主各成一派。

黄先生告诉记者,新理想花园小区的出租率较高,一旦地面车位全部共享,对于老业主无疑是不公平的,“我们很多业主回家晚,很有可能车位被租客先停掉,这对业主的权益是一种损害”。还有部分业主认为,共享车位实施后,小区内势必会出现各式各样的“车位大战”,届时小区的管理秩序只会更加混乱。

经过几轮投票后,最终“一户一固定”的方

案获得了大部分居民的认同。“征询结束,我们准备推行方案一时,却因为《管理规定》的出台被推翻。”高建勤回忆道。

9月9日,《管理规定》出台,明确写着:利用小区原始规划设计停车位之外的区域设置停车位的,不得作为固定停车位出租给特定业主、使用人使用。新规不再支持固定停车,全部共享又符合小区实际需求,当“三驾马车”决定直接推行“共享车位”时,业主黄先生又拿出了《民法典》的条文,“我查过,《民法典》说,改变共有部分的用途或者利用共有部分从事经营活动,应当经参与表决专有部分面积四分之三以上的业主且参与表决人数四分之三以上的业主同意。小区地上车位作为共有部分,我有权利进行投票表决,不可以直接推行共享”。

## 解决:暂行“一户一固定”

业主想法难以统一,管理过程困难重重。对此,永丰街道房管所副所长郑昭君表示,《管理规定》自10月1日起正式施行,在小区车位管理过程中,10月1日前制定的停车管理制度可以继续沿用,在10月1日之后制定或修订的小区停车管理制度应符合《管理规定》要求,新理想花园小区新的停车管理方案在前期已经完成征询,因此,方案一应当有效。

上海丰兆律师事务所律师杨逸飞补充解释,《管理规定》出台的目的在于缓和社区停车矛盾,便于社区管理,但并不意味着行政管理无法介入,因为《管理规定》有《中华人民共和国民法典》、国务院《物业管理条例》和《上海市住宅物业管理规定》等“上位法”依据。如果原固定车位合同在《管理规定》施行后到期,即使一时无法达成新的业主大会或业主委员会决定,车位出租人和承租人也应按照新规执行,否则应当自行承担合同履行不能和行政处罚的风险。

郑昭君表示,如果存在居民不认可的情况,小区“三驾马车”可以在方案一实施6个月后再召开业主大会进行征询,考虑是否可以共享车位。



□记者 张立 见习记者 桂可欣

10月1日《上海市住宅物业管理区域机动车停放管理规定》(以下简称“《管理规定》”)施行后,麓园·水岸名邸小区尝试取消地面包月停车引发了争议。前不久,松江区融媒体中心对此事进行了报道。然而,在各小区地面车位停车方案改革过程中,麓园仅是其中的缩影。

停车新规出台后,位于永丰街道的新理想花园小区内出现了两套停车方案。面对原本已经通过征询的“一户一固定”停车方案,部分业主因《管理规定》的出台提出了异议,他们认为:小区应将固定车位改为共享车位,从而解决小区停车难的窘境。争议持续数月,到底执行哪套停车方案才能调和小区的停车矛盾呢?

## 起源:固定车位先到先得惹不满

走进新理想花园小区,记者看到几乎每一个地面车位上都有记号,有的用油漆刷上的车牌号,有的喷着“私人车位”字样,宣示着不同业主对车位的“主权”。而这些固定车位,让小区业主王先生停车成了一道难题。

“我是新来的业主,按照小区规定必须排队才能租到固定车位。”陆先生无奈地说,从2007年开始,小区一直采取“一辆车一个车位”的停车方法,且不限同一户业主的固定车位数量,“虽然需要固定车位的业主可以登记排队,但是如果排在了后面,就只能等待。”伴随着近几年私家车数量的剧增,这样的停车管理方式使得一些业主家有两到三个固定车位,而一些新业主却迟迟不能申请到固定车位。

新业主无奈,老业主也遇到了新问题。今年4月,一则“地下车位开始销售”的通知无疑

本版设有“媒体监督”“社区问政”“呼声建议”“答疑解惑”“各抒己见”“新闻追踪”等栏目,您要投诉的问题、遇到的急难事,都可通过区融媒体中心新闻热线37689000,或“上海松江”客户端互动栏目反映,您对松江经济社会发展的建言以及您撰写的评论文章,也可通过本版邮箱

sjbsjiali@163.com 发送给我们。想群众所想、解群众所忧,融媒体中心将根据群众意见、投诉展开采访,发挥好舆论监督的作用。

37689000  
区融媒体中心新闻热线